

Rīgā, 2009.gada 17.jūlijā.

Atzinums
par valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri
rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu

Darbības ierosinātājs: VAS „Latvijas Valsts Ceļi”, reģistrācijas Nr. 40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV - 1050, tālr. 67028169.

Izvērtētie materiāli: autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, kuru sagatavoja SIA „EIROKONSULTANTS”, reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojums: saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 6.janvārī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2009.gada 11.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu un izdots paredzētās darbības ierosinātājam – VAS „Latvijas Valsts Ceļi” atbilstoši likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 18.panta un Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” VI sadaļas prasībām.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai. Autoceļš A10 Rīga-Ventspils ir iekļauts Eiropas ceļu tīklā ar numuru E22. Patlaban rekonstruējamajā ceļa posmā - no km 20,00 līdz 45,1 ir divas braukšanas joslas, ceļa klātnes platums ir 15 m, bet braucamās daļas platums 9 m. Ziņojumā norādītais autoceļa posmā Jūrmala -Spuņciems (km 20,3-30,55) atļautais braukšanas ātrums ir 90 km/h, Spuņciemā (km 30,55-32,3) - 50 km/h, no km 32,3 līdz 37,75 - 90 km/h, no km 37,75 līdz 40,9 - 80 km/h, no km 40,9 līdz 52,85 - 60 km/h. Autoceļa posmā izvietotas 10 autobusu pieturas. Ziņojumā norādīts, ka satiksmes intensitāte uz autoceļa A10 turpina pieaugt.

Saskaņā ar 2008. gada janvāra un februāra VAS „Latvijas Valsts ceļi” automātiskās uzskaites datiem un AS „Ceļuprojekts” 2003. gadā izstrādātā projekta „Nobrauktuves no autoceļa A10 Rīga-Ventspils uz Sloku turpinājuma izbūves līdz autoceļam P128 Sloka-Talsi (Kauguru apvedceļš) priekšizpēte” un SIA „SPI-Ventspils” 2005. gadā izstrādātā projekta „TEN autoceļu tīkla uzlabojumu 2. projekts, 2. daļa Autoceļa A10 (km 36,5 - 64,9) Rīga-Ventspils posms Sloka-Tukums rekonstrukcija” satiksmes intensitātes skaitīšanas datiem transportlīdzekļu sadalījums 2008. gadā bija sekojošs - vieglie automobiļi – 78%, kravas auto (3,5-44,0t) - 17%, mikroautobusi - 4%, autobusi-1%. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2006. gada izstrādātā dokumenta „Nākotnes satiksmes intensitātes pieauguma prognozes” un vēsturiskos datus, uz autoceļa A10 posmā Priedaine-Ķemeri no 2001. līdz 2007. gadam intensitāte ir augusi vidēji par 8,67% gadā un sasniegusi 12442 automašīnas diennaktī. Satiksmes intensitātes pieaugums no 2008. līdz 2015. gadam prognozēts 1,37 reizes, bet no 2015. līdz 2030. gadam - 1,48 reizes.

Tiek prognozēts, ka 2030.gadā satiksmes kustības intensitāte posmā no autoceļa A10 līdz Spuņciemam būs 33177 automašīnas diennaktī (no tām 16% kravas transports), posmā no Spuņciema līdz Bāžciemam 30969 automašīnas diennaktī (no tām 18% kravas transports), posmā no Bāžciema līdz DUS „Kurši” 25424 automašīnas diennaktī (no tām 20% kravas transports) posmā no DUS „Kurši” līdz Ventspils šosejas krustojumam ar autoceļu A10 15981 automašīnas diennaktī (no tām 18% kravas transports), posmā no Ventspils šosejas krustojuma ar autoceļu A10 līdz Kūdrai 21397 automašīnas diennaktī (no tām 16% kravas transports), posmā no Kūdras līdz autoceļam P101 „Kalnciema pagrieziens” 23773 automašīnas diennaktī (no tām 17% kravas transports), posmā no autoceļa P101 „Kalnciema pagrieziens” līdz pagriezienam uz Ķemeriem 22171 automašīnas diennaktī (no tām 16% kravas transports).

Rekonstruējamais autoceļa A10 posms ir saistīts ar plānotajiem infrastruktūras objektiem - perspektīvo automaģistrāli - Rīgas Ziemeļu transporta koridora trasi (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4. posms) un tiltu pār Lielupi Jaundubultos. Ziņojumā sniegta informācija, ka abi iepriekš minētie objekti ir ļoti agrīnā projekta izstrādes stadijā. Līdz ar to abiem pievienojamajiem infrastruktūras projektiem ir tikai atvēlēta teritorija un izveidoti tādi pieslēguma ceļumezgli, kuru konfigurācija pieļauj to papildināšanu ar jauna atzara pieslēgšanu vajadzīgajā virzienā bez visa ceļumezgla pārveides, bet šā pieslēguma risinājumi būs jāizstrādā atbilstošā projekta stadijā.

Ja tiek izbūvēts tilts pār Lielupi Jaundubultos, satiksme uz autoceļa A10 pēc tilta izbūves no pieslēguma vietas virzienā uz Rīgu 2030. gadā prognozējama - 44 982 automašīnas diennaktī, bet virzienā uz Ventspili - 33 177 automašīnas diennaktī, bet Jaundubultu tilta noslogojums 2030. gadā varētu sastādīt ap 17 356 automašīnas diennaktī.

Autoceļa A10 posmu plānots rekonstruēt kā četrjoslu BI kategorijas ceļu (normālprofils NP 26,5) un atļauto braukšanas ātrumu – 100 km/h. Ziņojumā norādīts, ka jaunprojektējamais autoceļš iekļautos esošajā ceļa nodalījuma joslā, kas jau ir rezervēta ceļa rekonstrukcijas vajadzībām ar kopējo platumu 50 m atbilstoši pirmās kategorijas autoceļa nodalījuma joslai. Gandrīz visi šķērsojuma mezgli izvietoti mežaudžu teritorijā.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, projekta ietvaros paredzēts:

- likvidēt visus esošos viena līmeņa pieslēgumus autoceļam un izveidot vietējo ceļu un ielu tīklu un divlīmeņu ceļumezglus;
- rekonstruējamā autoceļa posmā izveidot vismaz 14 ceļumezglus (3 vienlīmeņa un 11 divlīmeņa ceļumezglus);
- nav plānota neviena apgrīšanās vieta vienā līmenī; apgrīšanās iespēja vai nokļūšana vienā vai otrā autoceļa A10 pusē plānota ar labajiem pagriezieniem - nobraucot no autoceļa, un tad, izmantojot vietējās kustības ceļus un satiksmes pārvadus, nokļūstot autoceļa pretējā pusē;
- vietējai satiksmei paredzēts izbūvēt jaunus, rekonstruēt vai izmantot esošos ceļus;

- sabiedriskais transports, galvenokārt, virzīsies pa autoceļu A10 nenogriežoties no tā. Plānots, kur tas ir iespējams, autobusu pieturas izvietot starp rampām, atvirzot tās no pamatceļa ar salīnām. Autobusa pietura pie Ķemeru pagrieziena tiks pārvietota no autoceļa A10 uz Ķemeru dzelzceļa staciju. Ziņojumā norādīts, ka jauno un esošo autobusa pieturu novietojumi principiāli ir saskaņoti ar Salas pagasta padomi un Jūrmalas pilsētas domi, kā arī ar Rīgas rajona padomes un plānošanas reģionu atbildīgo personu.
- gājēju un velosipēdistu ceļus plānots atvirzīt no autoceļa A10, virzot tos pa vietējās satiksmes joslām.

Ziņojumā norādīts, ka valsts galvenā autoceļa A10 trases maiņa, veidojot autoceļa A10 maršrutu citā vietā, nav lietderīga un iespējama, kā arī nav iekļauta attīstības plānos un līdz ar to ziņojuma autori neizskata citus alternatīvu risinājumus attiecībā uz pamattrases rekonstrukciju. Kā vienīgā alternatīva esošā autoceļa A10 rekonstrukcijai pa esošo trasi, ziņojumā norādīta "nulles alternatīva" jeb variants "neko nedarīt".

Ziņojumā sniegta informācija, ka autoceļa A10 būvniecība var tikt uzsākta 2015. gadā un pabeigta 2017. gadā. Projekta periods, līdz kura beigām plānots pilnībā apmierināt satiksmes vajadzības ar veikto rekonstrukciju, ir 2030. gads.

Administratīvi autoceļa A10 rekonstruējamā daļa ir izvietota Rīgas rajona Babītes un Salas pagastos, kā arī Jūrmalas pilsētā. Ievērojama trases daļa (~ 5,5 km) virzās pa Ķemeru nacionālā parka (turpmāk - NP) teritoriju.

Rekonstruējamajā posmā autoceļš šķērso Jūrmalas pilsētas un Babītes novada Salas pagasta teritorijas, kā arī vairākas ūdensteces - Varkaļu kanālu (km 22,5), Spuņupi (km 33,7) un Lielupi (km 37,2).

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, kopumā trases rekonstruējamais posms virzās gar teritoriju, kas industriāli nav augsti attīstīta. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, savā lielākajā daļā trase šķērso dabas pamatnes teritoriju un virzās caur Spuņciemu, tālāk pa Jūrmalas pilsētas un Kūdras ciemata pašu dienviddaļu, kā arī no km 38,6 līdz rekonstruējamā posma beigām autoceļš A 10 šķērso Ķemeru nacionālo parku, kas ir Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorija. Rekonstruējamais autoceļa posms virzās aptuveni 360 m attālumā no dabas lieguma „Lielupes grīvas pļavas” un apmēram 700 m attālumā no dabas lieguma „Babītes ezers”, kas ir arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritorijas. Trases posms šķērso Lielupes ieleju un Babītes polderi un virzās gar teritorijām, kas pārplūst, ir pārpuvotas vai arī tām ir apgrūtināti noteces apstākļi.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, autoceļa trases izveidei būs nepieciešama zemes atsavināšana 80 ha platībā, tajā skaitā 28 ha Rīgas pašvaldības vai SIA „Rīgas Meži” zeme, 16,6 ha valsts vai valsts institūcijām piederošā zeme (tajā skaitā Ķemeru nacionālā parka), 4,1 ha Jūrmalas pašvaldībai un 0,55 ha Salas pagasta pašvaldībai piederošās zemes, kā arī paredzēta 6 māju nojaukšana.

Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams Salas pagasta padomē, „Kļāvās”, Salas pagastā, Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā, apmeklētāju

apkalpošanas centrā Kauguros, Raiņa ielā 110, Jūrmalā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2009.gada 12.jūnijā laikrakstos „Latvijas Vēstnesis” un „Rīgas Aprīņa Avīze” tika publicēti ziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālos paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2009.gada 29.jūnijā Salas pagasta padomē, "Kļavās", Salas pagastā un 2009.gada 30.jūnijā Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā.

Salas pagasta padomē darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 43 interesenti. Iedzīvotāji interesējās, kā tiks nodrošināta piekļuve autoceļam no īpašumiem, par prognozēto gaisa piesārņojumu, par paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem, kādas ir autoceļa rekonstrukcijas izmaksas, kāpēc nepieciešams būvēt četrjoslu ceļu un kas nosaka šādu autoceļa rekonstrukcijas tehnisko risinājumu, kad zemes īpašumiem paredzēts noņemt apgrūtinājumus, kad plānots uzsākt ceļa būvniecību, cik ēkas plānots nojaukt un vai par to ir informēti māju īpašnieki, kā arī to, kad tiks uzsāktas sarunas ar autoceļa ietekmēto zemju īpašniekiem. Iedzīvotāji vēlējas uzzināt arī par paredzētajiem veloceliņiem, vai rekonstruējamais autoceļš būs maksas un vai aizbērtā Spuņupe tiks atjaunota šī projekta ietvaros. Sabiedriskajā apspriešanā klātesošie iedzīvotāji vēlējas zināt, kāda atšķirība ir starp šo sabiedrisko apspriešanu un iepriekšējo un kādi ieteikumi ņemti vērā kopš pirmās apspriedes, kāpēc nav anketas, kurās cilvēki uzreiz varētu noformulēt savu viedokli un vai sabiedriskā apspriešana organizēta atbilstoši likuma prasībām. Iedzīvotāji pauda sašutumu, ka nav izvērtēti citi alternatīvi trases novietojuma varianti, tajā skaitā autoceļš A9, un tehniskā risinājuma alternatīvie varianti. Vēl kāds Salas pagasta iedzīvotājs vēlējas uzzināt, vai paredzēta autoceļa seguma atjaunošana līdz autoceļa rekonstrukcijai. Salas pagasta būvvaldes vadītāja vēlējas uzzināt, kāpēc ir noraidīts un nav ņemts vērā projekts, kurš izstrādāts pirms pieciem gadiem šī autoceļa rekonstrukcijai, kā arī norādīja, ka SIA „Estonian, Latvian, Lithuanian Environment” pašlaik izstrādā Babītes ezera apsaimniekošanas plānu un interesējās, vai ir izvērtēta šo projektu saistība un vai var iegūt ziņojuma elektronisko versiju. Sabiedriskajā apspriešanā ziņojuma autori uzsvēra, ka autoceļš A9 nav alternatīva autoceļam A10.

Jūrmalas pilsētas domē darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 18 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kam jāadresē priekšlikumi par paredzēto darbību, kādas būs autoceļa rekonstrukcijas izmaksas, par autoceļa tehniskajiem risinājumiem un pieslēguma vietām, kā arī, vai ir izvērtētas visas autoceļa iespējamās alternatīvas un izvēlēti izdevīgākie un lētākie risinājumi. Iedzīvotāji vēlējas zināt par izvirzītajiem ietekmes uz vidi būtiskuma kritērijiem un kādi būtu izslēdzošie faktori, lai netiktu īstenots paredzētais rekonstrukcijas projekts, cik daudz meža paredzēts izcirst, kāds ir paredzētais ceļa joslas platums kopā ar novadgrāvjiem, vai ir veikts vibrāciju novērtējums autoceļam, kā arī par veikto satiksmes intensitātes analīzi darba ziņojumā. Iedzīvotāji pauda sašutumu, ka netiek sniegtas konkrētas atbildes uz viņiem interesējošiem jautājumiem, kā arī norādīja, ka būtu jāizvērtē kā alternatīvs variants

autoceļš A 9. Sabiedriskajā apspriešanā tika norādīts, ka vajadzētu izvērtēt arī trīsjoslu autoceļa būvniecību.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības birojs saņēma:

- Salas pagasta padomes atsauksmi (2009.gada 30.jūnija vēstule Nr.01-4/98) par A10 Rīga - Ventspils posma Priedaine - Ķemeru ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kurā norādīts, ka nav veikts trases novietojuma un autoceļa rekonstrukcijas lieluma (platuma) alternatīvu izvērtējums, nav ņemts vērā Salas pagasta teritorijas plānojums 2005. -2017. gadam, paredzot trokšņa aizsargbarjeru uzstādīšanu, trokšņa izplatīšanās modelēšanas kartēs vietām nav skaidrība par trokšņa ekrāna esamību vai neesamību, nav skaidri pateikts, vai satiksmes intensitāte tika aprēķināta ņemot vērā arī autotransportu, kas tiks novirzīts no Daugavas Ziemeļu šķērsojuma, nav izvērtēta autoceļa ietekme uz dabas lieguma „Babītes ezers” teritoriju, piemēram, ūdens apmaiņas atjaunošana starp Babītes ezeru un Lielupi caur Spuņupi, nav ņemts vērā arī darba stadijā atrodošais dabas lieguma „Babītes ezers” dabas aizsardzības plāns, kuru izstrādā SIA „Estonian, Latvian, Lithuanian Environment”, nav apskatīti ar virszemes notekūdeņu novadīšanu saistītie risinājumi vietās, kur autoceļa tuvumā ir mājas, lai novērstu notekūdeņu noplūšanu pagalmos, kā arī nav pietiekami ņemta vērā ietekme uz augsni un virszemes noteču ūdens kvalitāti, izvērtējot ietekmes uz vidi būtiskuma kritērijus. Darbā nav sniegta informācija, ka daļa autoceļam rekonstrukcijai nepieciešamās teritorijas atrodas Rīgas jūras līča ierobežotas saimnieciskās darbības joslas līdz 5 kilometru platumā. Vēstulē arī norādīts, ka Salas pagasta plānojums paredz maksimāli saglabāt meža joslu starp Lielupi un Babītes ezeru, kas ir galvenā vērtība no ainaviskā viedokļa Salas pagastā. Ņemot vērā, ka gandrīz visi šķērsojuma mezgli atrodas mežaudžu teritorijā, būs neieciešams veikt meža izciršanu desmitu hektāru platībā, kas noved pie ainavas degradācijas, tādēļ Salas pagasta padome uzskata, ka ietekme ir ļoti būtiska kopējā bilancē.
- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2009.gada 3.jūlija vēstuli Nr.K1-11/3, kurā norādīts, ka nav pietiekami novērtēts traucējuma faktors, kādu autoceļš atstāj uz Ķemeru nacionālā parka (ĶNP) ekosistēmām - nav paredzēti pasākumi traucējuma mazināšanai, prettrokšņa pasākumi dabas teritorijām, nav pietiekami novērtēta biotopu un populāciju fragmentācija un ceļa šķērsošanas bīstamība gan dzīvniekiem, gan autobraucējiem - nav paredzētas drošas pārejas ne lielajiem zīdītājiem, ne mazajiem zīdītājiem, abiniekiem un rāpuļiem, jāizvērtē iespējamās gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu līmeņa paaugstināšanās ietekme uz sērūdeņu resursiem un plūsmām, kā arī uz apkārtnē esošajiem privātajiem nekustamajiem īpašumiem, kā arī sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai. Ķemeru nacionālā parka administrācija uzskata, ka saskaņā ar likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta piekto daļu, paredzētā darbība negatīvi ietekmē ĶNP ekoloģiskās funkcijas un integritāti. Taču tā kā saskaņā ar iepriekšminētā panta sesto daļu autoceļa rekonstrukcija ir nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai, tad Ķemeru nacionālā parka administrācija uzskata, ka

Ķemeru nacionālā parka integritātes nodrošināšanai izbūvējamas dzīvnieku pārejas.

- A.Vāveres vēstuli, kurā pausts negatīvs viedoklis saistībā ar notikušo sabiedrisko apspriešanu, jo netika saņemtas atbildes uz uzdotiem jautājumiem, kā arī sabiedriskajā apspriešanā tika mēģināts noklusēt un samazināt Salas pagasta 246 iedzīvotāju protesta vēstules nozīmīgumu un 396 Priedaines iedzīvotāju alternatīvo piedāvājumu Ziemeļu koridora izbūvei ārpus Rīgas Jūrmalas un Babītes virzienā. Vēstulē norādīts arī, kāda informācija nebija atrodamā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma darba ziņojuma kopsavilkumā, ka, izvērtējot ietekmes uz vidi būtiskumu, samazināts kopējais negatīvais vērtējums un nepamatoti augsti pozitīvi novērtēta trokšņa ietekme un pausts negatīvs viedoklis par autoceļa trases rekonstrukcijas risinājumiem un tā augstajām izmaksām.
- Īpašuma „Mežupnieki” īpašnieku vēstuli, kurā sniegts vērtējums par A10 Rīga - Ventspils posma Priedaine - Ķemeri ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu un priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai, norādot, kādi jautājumi nav izvērtēti un kādi precizējami.
- V. Matuļenko protesta vēstuli, kurā norādīts, ka Salas pagasta iedzīvotāji ir kategoriski pret plānoto autoceļa A10 Rīga-Ventspils posma no 20. kilometra (Priedaine) līdz 39. kilometram (Sloka) pārveidi par divbrauktu vju četru joslu ātrsatiksmes automaģistrāli, kurai plānots pieslēgt Ziemeļu koridoru un pausts atbalsts ceļa rekonstrukcijai, paplašinot to par vienu joslu. Vēstulē norādīts, ka sabiedriskajā apspriešanā netika saņemts pietiekams skaidrojums par būvniecības ieceri, tās pamatojumu, iespējamām alternatīvām, ekonomisko ieguvumu un ekoloģisko ietekmi, kā arī nebija sagatavotas aptaujas anketas. Vēstulē norādīti negatīvie faktori, kas varētu ietekmēt iedzīvotājus, apkārtējo vidi un Salas pagasta attīstību, kā arī norādīts, ka nav izvērtēti trases alternatīvie risinājumi, kā arī daudz lētāks un optimālāks variants ir automaģistrāles būvniecība pa ceļu A9, kuru piedāvājuši arī 396 Priedaines iedzīvotāji. Atkārtoti uzsvērtā jau iesniegtās 2008.gada 22.decembra Salas pagasta iedzīvotāju vēstules nozīmība (246 paraksti), kurā norādīts, ka Salas pagasta iedzīvotāji ir pret vērienīgo autoceļa A 10 pārbūvi un to, ka Ziemeļu koridora transporta plūsma tiks novirzīta caur Salas pagastu.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu pret izvērtējamo ziņojumu.
- Jūrmalas pilsētas domes atsauksmi par darba ziņojumu (2009.gada 8.jūlija vēstule Nr.1.1-28/3510), kurā norādīta precizējamā un papildus sniedzamā informācija par iespējamo ietekmi uz dabas liegumu „Darmšates priežu audze”, par paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem, par iespējamo virszemes ūdeņu piesārņojumu autoceļa būvniecības laikā un iespējamo ietekmi uz Lielupes ūdens kvalitāti.
- „Sudmalu” mājas iedzīvotāju vēstuli, kurā pausts negatīvs viedoklis par paredzēto autoceļa rekonstrukciju, jo tas ir vērtēts kā videi nedraudzīgs projekts, kā arī tā realizācija apdraudētu Salas pagastu un tā iedzīvotājus,

Babītes ezeru, Lielupi, jūru un Jūrmalu. Vēstulē norādīts, ka vajadzētu izvērtēt citu trases novietojuma alternatīvu variantu (Rīga –Liepāja).

Ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izpildes analīze un prasības noslēguma ziņojuma sagatavošanai

Vides pārraudzības valsts birojs, ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja SIA "EIROKONSULTANTS" izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu.

Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 6.janvārī izsniegtās Programmas prasībām, tomēr vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams precizēt un papildināt.

1. Jāprecizē ziņojama tekstā sniegtā informācija par prognozēto transporta plūsmas intensitāti uzskatāmi norādot vai prognozētajā transporta plūsmas intensitātē ir ņemta vērā arī transporta plūsma, kas tiks novirzīta no Rīgas Ziemeļu transporta koridora uz autoceļu A10 "Rīga-Ventspils" posmu "Priedaine-Ķemeru". Nepieciešamības gadījumā atbilstoši jāprecizē veiktais paredzētās darbības trokšņa izvērtējums. II pielikumā precīzi jānorāda, kura vieta raksturo A10 1.skaitīšanas punktu.
2. Ziņojuma nodaļa „Esošās situācijas un autoceļa A10 attīstības raksturojums” jāpapildina ar informāciju par rekonstruējamā autoceļa posmam pieguļošajās teritorijās izvietotajām inženiertehniskajām komunikācijām (elektrolīnijas, gāzes vads u.c.), to raksturojumu un paredzētajām izmaiņām inženiertehniskajās komunikācijās autoceļu nodalījuma joslā (Programmas 2.4., 2.6. punkts).
3. Ziņojumā jāsniedz informācija par teritorijas pašreizējo un noteikto (atļauto) teritorijas izmantošanu un iespējamajiem aprobežojumiem autoceļa rekonstrukcijai un izbūvei, kā arī atbilstoši tam jānovērtē paredzēto zemju transformācija. Jāprecizē zemju transformācijai paredzētā teritorijas platība (ha) Ķemeru nacionālā parka teritorijā (Programmas 3.1. un 5.2.punkts).
4. Ziņojuma nodaļa „Pieguļošo teritoriju novērtējums” jāpapildina ar informāciju par tuvākajām dzīvojamām un sabiedriskām ēkām, norādot attālumu līdz tām (Programmas 3.1. punkts).
5. ņemot vērā sabiedrisko apspriežu rezultātus, sabiedrības vēstulēs paustos viedokļus, arī Salas pagasta padomes viedokli, jāizvērtē trases novietojuma un autoceļa rekonstrukcijas lieluma (platuma) alternatīvu izvērtējums un jāpamato izvēlētais risinājums.
6. Noslēguma ziņojumā kartogrāfiskajā materiālā jāieezīmē Babītes polderis, jāprecizē sadzīves atkritumu poligona „Kūdra” izvietojuums Kašķu purvā.
7. Ziņojums jāpapildina ar būvniecības nodrošināšanai, arī tiltu izbūvei pāri Lielupei un citām ūdenstecēm, nepieciešamo pagaidu būvju un inženierkomunikāciju, montāžas laukumu un infrastruktūras raksturojumu un

to izvietojumam paredzēto un tām piegulošo teritoriju raksturojumu, raksturojot būtiskākos iespējamās vides aspektus.

8. Ziņojuma nodaļa „Virszemes notekūdeņu novadīšana” jāpapildina ar informāciju par iespējamajiem risinājumiem, kādi tiek plānoti attiecībā uz lietās notekūdeņu savākšanu un novadīšanu, par iespējamajiem lietās notekūdeņu saņēmējobjektiem, virszemes ūdeņos prognozējamajiem novadāmajiem lietās notekūdeņu apjomiem un to ietekmi uz saņēmējobjektu patreizējo hidroloģisko režīmu, prognozējamo lietās notekūdeņu sastāvu un tā ietekmi uz ūdensobjektiem.
9. Ņemot vērā, ka Lielupe saskaņā ar normatīvajos aktos reglamentētajām prasībām ir noteikta par prioritārajiem zivju ūdeņiem, jānovērtē ūdens kvalitātes izmaiņu iespējamās ietekmes uz ūdens ekosistēmu (Programmas 4.4.punkts) un to zivsaimnieciskajiem resursiem, un nepieciešamības gadījumā ziņojums jāpapildina ar konkrētiem paredzētajiem pasākumiem, lai mazinātu būvniecības laikā rodošās ietekmes uz zivju resursiem un upju biotopiem (ierobežojumi būvniecības periodam darbiem tieši ūdenī zivju nārsta vai migrācijas laikā un pasākumiem, lai kompensētu būvniecības laikā radušos zaudējumus zivju resursiem vai citu papildus pasākumu nepieciešamība.
10. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus un Salas pagasta pašvaldības vēstulē sniegto informāciju, izvērtējama Spuņupes caurtekas atjaunošanas nepieciešamība.
11. Nodaļā „Ietekme uz teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem” (82 lp.) bez detālākas argumentācijas ir norādīts, ka „konkrētais rekonstrukcijas gadījums faktiski ir unikāls, jo gadījumā, ja darbības rezultātā paplašināsies pārpurvoto teritoriju platība, tas tiks novērtēts pozitīvi...autoceļu ierīkošana (daļēji arī rekonstrukcija) noved pie pārpurvošanās procesu intensitātes pastiprināšanās. Ja tas notiks arī šajā gadījumā, to jāuzskata par pozitīvu (vai vismaz neitrālu) aspektu”. Ņemot vērā ziņojumā (121 lp.) un arī iepriekš minēto informāciju, ka ir iespējama gruntsūdeņu un iespējams virszemes ūdeņu līmeņa paaugstināšanas, jāprecizē ziņojumā izvērtētā ietekme uz sērūdeņu resursiem un plūsmām, kā arī uz apkārtnē esošajiem privātajiem nekustamajiem īpašumiem.
12. Ņemot vērā, ka autoceļa rekonstrukcijas realizācijas rezultātā (trases paplašināšanai, ceļumezglu izvietojumam) tiks skartas salīdzinoši lielas mežaudžu platības, mežu raksturojumā jāsniedz informācija par mežaudžu vecumu un tipoloģisko struktūru. Savukārt objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums jāpapildina ar informāciju par paredzētās darbības ietekmes zonu un uzskatāmu informāciju par meža, purvu, pļavu un citu biotopu platībām (ha) un to raksturojumu, kas tiks ietekmēti projekta realizācijā (Programmas 3.5., 4.11. punkti).
13. Veiktais autotransporta radītais trokšņa līmeņa izvērtējums ar paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem pārsniegs nakts trokšņa robežlielumu dažviet līdz 15 dB(A) un radīs diskomfortu iedzīvotājiem. Līdz ar to ziņojums jāpapildina ar informāciju, kādi ir papildus plānotie trokšņa aizsardzības pasākumi, lai

nodrošinātu spēkā esošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības mājās, kur prognozējami trokšņu robežlieluma pārsniegumi. Kartogrāfiskajā materiālā uzskatāmāk jāiezīmē paredzētais prettrokšņa ekrāna izvietojums, ziņojuma tekstā jāsniedz informācija par to un jānorāda, no kuras vietas līdz kurai vietai paredzēts izvietot prettrokšņa ekrānu.

14. Ziņojuma nodaļa „Apkārtnes dabas vērtību raksturojums” jāpildina ar informāciju par dabas liegumu „Darmšates priežu audze” un iespējamo ietekmi uz to, kā arī, ņemot vērā, ka autoceļam pieguļ dabiskie meža biotopi (49.lp.), ziņojuma nodaļa jāpapildina ar informāciju par īpaši aizsargājamajiem biotopiem, izvērtējot tos atbilstoši Ministru kabineta 2000.gada 12.maija noteikumiem Nr.421 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” un Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumiem Nr.153 „Par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” un nepieciešamības gadījumā jāpapildina ar iespējamās ietekmes izvērtējumu uz tiem. Tā kā ziņojuma 12.tabulā (57 lp.) sniegta informācija, ka autoceļa A10 rekonstruējamā posmā Priedaine - Ķemeru sastopams arī smilšu krupis, noslēgumā ziņojumā jāprecizē veiktais iespējamās ietekmes novērtējums uz īpaši aizsargājamām sugām. ņemot vērā, ka plānotie ceļumezgli izvietoti un autoceļš šķērso Ķemeru nacionālo parku, kā arī paredzēts izcirst salīdzinoši lielas mežu platības un rekonstruējamā autoceļa posmā sastopamas īpaši aizsargājamās sugas, noslēguma ziņojumam jāpievieno atbilstošu nozaru ekspertu (sugu un biotopu, ornitologa un sīkspārņu eksperta) atzinumi, arī kontekstā ar Ķemeru nacionālā parka administrācijas norādīto.
15. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jāizvērtē Ķemeru nacionālā parka administrācijas ierosinājums projektā paredzēt kompleksus risinājumus, kas mazinātu rekonstruējamā autoceļa traucējumu Ķemeru nacionālā parka ekosistēmām, tajā skaitā, paredzot gar ceļu Ķemeru nacionālā parka teritorijā ārpus apbūvētām teritorijām blīvus stādījumus un/vai žogus, kas nodrošinātu gan lielo un mazo nelidojošo, gan arī lidojošo dzīvnieku (putnu un sīkspārņu) nenokļūšanu ceļa joslā, pa kuru pārvietojas transporta līdzekļi; stādījumiem vai jau esošajai krūmu „sienai” kalpojot arī kā trokšņu līmeņa samazinātajam; atbilstoši izvērtējot un nepieciešamības gadījumā paredzot drošas pārejas lielajiem dzīvniekiem ceļa šķērsošanai, izbūvējot tās kā divlīmeņa mezglu vai nu virs vai arī zem ceļa brauktuves; atbilstoši paredzot drošas pārejas mazajiem zīdītājdzīvniekiem, abiniekiem un rāpuļiem, izbūvējot tās kā caurules zem ceļa klātnes.
16. Noslēguma ziņojumā jāizvērtē iespējamā ietekme uz īpaši aizsargājamām teritorijām - Ķemeru nacionālo parku, dabas liegumu „Babītes ezers” (ņemot vērā, ka izstrādes stadijā ir dabas lieguma „Babītes ezers” dabas aizsardzības plāns) un dabas liegumu „Lielupes grīvas pļavas” ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, to izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Jāprecizē ziņojumā sniegtā informācija par to, kuras funkcionālās zonas tiek šķērsotas Ķemeru nacionālā parkā un paredzētās darbības atbilstības novērtējumu atbilstoši Ķemeru nacionālā parka dabas aizsardzības plānā un Ķemeru nacionālā parka individuālajos izmantošanas un aizsardzības noteikumos noteiktajam. Nepieciešamības gadījumā ziņojumā precizējama informācija par

kompensējošo pasākumu izstrādes nepieciešamības analīzi saskaņā ar likumā “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” un 2006.gada 18.jūlija Ministru Kabineta noteikumos Nr.594 “Noteikumi par kritērijiem, pēc kuriem nosakāmi kompensējošie pasākumi Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) tīklam, to piemērošanas kārtību un prasībām ilgtermiņa monitoringa plāna izstrādei un ieviešanai” noteikto, kā arī paredzētajiem kompensējošiem pasākumiem.

17. Saistībā ar Ķemeru nacionālā parka administrācijas sniegto informāciju jāizvērtē pieslēgumu principiālie risinājumi, lai, realizējot projektu, nepasliktinātu piekļūšanu norādītajām valsts mežu teritorijām.
18. Kultūrvēsturiskie objekti dabā aizņem noteiktu teritoriju, līdz ar to kartogrāfiskajā materiālā jāiezīmē konkrētas objekta teritorijas robežas (3.6.2. nodaļā minētie kultūras pieminekļi un kapi) un to aizsargjoslas. Tā kā rekonstruējamā autoceļa posmā tiešā tuvumā atrodas Pirmā pasaules kara piemiņas vieta – Brāļu kapi, tad noslēguma ziņojumā jāprecizē apbedījuma vietas statuss, jāiezīmē tās aizsargjosla atbilstoši Aizsargjoslu likumā noteiktajam un jāsniedz konkrēti risinājumi. Nepieciešamības gadījumā noslēguma ziņojumā jāprecizē ietekmes novērtējums uz kultūras pieminekļiem un kultūrvēsturiskajiem objektiem.
19. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, ziņojuma nodaļā “Iespējamā ietekme uz sabiedrību” jāiekļauj iespējami precīza informācija par atpērkamajām zemēm un nojaukamajām mājām (saraksts) un kur iespējams atspoguļojot šo informāciju arī kartogrāfiskajā materiālā.
20. Ziņojums jāpapildina ar paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīzi (Programmas 4.14.punkts).
21. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, jāprecizē ziņojuma nodaļā “Kritēriji iespējamo alternatīvo risinājumu salīdzināšanai...” alternatīvu novērtēšanas un salīdzināšanas kritēriju ietekmes būtiskuma novērtējums, kā arī jāiekļauj tajos arī ietekmi uz sabiedrību (zemes sadalīšana, atpirkšana, māju nojaukšana), transformējamās meža zemes platības, šo platību sadrumstalošana; jāsniedz detalizētāks skaidrojums pieņemtajam kvantitatīvajam punktu vērtējumam.
22. Nodaļā “Vides kvalitātes novērtējuma monitoringa nepieciešamība” jāizvērtē nepieciešamību veikt drenāžas noteces monitoringa mērījumus vietās, kur autoceļš šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus (celtniecības laikā un kādu laiku pēc būvniecības darbu pabeigšanas), kas ļautu atklāt drenāžas bojājumus, kā arī ņemot vērā, ka paredzētā darbība skar “NATURA 2000” dabas teritoriju, jāizvērtē ilgtermiņa monitoringa plāna izstrādes nepieciešamība.
23. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā atzinumā minēto prasību izpilde un jāpapildina to, rūpīgi jāizvērtē Jūrmalas pilsētas domes, Salas pagasta padomes, Ķemeru nacionālā parka administrācijas atsauksmes un tajās iekļauto informāciju un priekšlikumus, kā arī jāizvērtē iedzīvotāju vēstulēs

paustie viedokļi, iestrādājot nepieciešamos papildinājumus noslēguma ziņojumā.

Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde. Vēlams noslēguma ziņojumam pievienot šā atzinuma prasību, pašvaldību un valsts institūciju, kā arī sabiedrības priekšlikumu izpildes uzskatāmu pārskatu. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumu un novērtējumu, kā arī jānorāda, kādas izmaiņas noslēguma ziņojumā ir veiktas sabiedriskās apspriešanas un sabiedrības ieteikumu rezultātā. Attiecīgajās noslēguma ziņojuma nodaļās jāsniedz iespējami precīzas un saprotamas atbildes uz visiem sabiedrību interesējošiem jautājumiem saistībā ar ietekmi uz vidi.

Ja noslēguma ziņojumā, ņemot vērā iesniegtos priekšlikumus, tiek būtiski papildināti vai mainīti darba ziņojumā izvērtētie risinājumi, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" jāizvērtē adekvātu papildus sabiedrības informēšanas pasākumu nepieciešamību.

Noslēguma ziņojuma trīs eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rīgas rajona padomē, Jūrmalas pilsētas domē, Babītes novada domē, Salas pagasta administrācijā, Ķemeru nacionālā parka administrācijā un Dabas aizsardzības pārvaldē. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājas lapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" prasībām trīs dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rīgas rajona padomē, Jūrmalas pilsētas domē, Babītes novada domē, Salas pagasta administrācijā, Ķemeru nacionālā parka administrācijā un Dabas aizsardzības pārvaldē darbības ierosinātajam jāpublicē vismaz vienā atbilstošās pašvaldības vietējā laikrakstā informācija par sagatavoto noslēguma ziņojumu un vietu, kur ar to var iepazīties, interneta mājas lapas adresi, kurā pieejams noslēguma ziņojums, kā arī par to, ka ikviena persona 20 dienas pēc ziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojā rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukšēvics